C.V.E.: BOPBUR-2026-04389

# III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

## AYUNTAMIENTO DE ARANDA DE DUERO

*Ordenanza municipal reguladora del uso de los ciclos y vehículos de movilidad personal (VPM) en Aranda de Duero (Burgos)*

El Pleno del ayuntamiento en sesión ordinaria celebrada el día 30 de julio de 2026, acordó aprobar inicialmente el texto de la ordenanza municipal reguladora del uso de los ciclos y vehículos de movilidad personal (VMP) en Aranda de Duero (Burgos).

Sometido a información pública el citado acuerdo, mediante anuncio publicado en el Boletín Oficial de la Provincia número 155, de fecha 18 de marzo de 2026, así como en el tablón de anuncios de la sede electrónica de este ayuntamiento, no se han presentado reclamaciones o sugerencias por lo que, de conformidad con lo establecido en el artículo 49 de la Ley 7/1985 de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, se entiende definitivamente adoptado el acuerdo inicial y provisional de aprobación, y se procede a la publicación del texto íntegro de la ordenanza municipal reguladora del uso de los ciclos y vehículos de movilidad personal (VMP) en Aranda de Duero (Burgos).

ORDENANZA MUNICIPAL REGULADORA DEL USO DE LOS CICLOS Y VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP) EN ARANDA DE DUERO

PREÁMBULO

La movilidad urbana en Aranda de Duero ha experimentado una transformación profunda en los últimos años. A la tradicional convivencia entre peatones y vehículos a motor, se ha sumado la consolidación de nuevos modelos de transporte personal, especialmente los vehículos de movilidad personal (VMP). Estos vehículos, caracterizados por su eficiencia energética y su reducido tamaño, representan una forma de movilidad más sostenible y reducir la huella de carbono en nuestro municipio.

No obstante, la proliferación de estos dispositivos en nuestras calles, plazas y zonas peatonales plantea retos significativos para la seguridad vial y la pacificación del tráfico. La aparición de los VMP ha generado una zona de fricción normativa que hace necesario establecer reglas claras que garanticen, por encima de todo, la protección del eslabón más vulnerable de la cadena de movilidad: el peatón.

La presente ordenanza nace con la vocación de actualizar y complementar el marco normativo municipal. Su redacción responde a la necesidad de adaptar la normativa local a los cambios introducidos a nivel estatal por el Real Decreto 970/2020, que modificó el Reglamento General de Circulación y el Reglamento General de Vehículos, así como al manual de características de los VMP publicado por la Dirección General de Tráfico.

Bajo los principios de seguridad vial, sostenibilidad y convivencia ciudadana, esta norma regula aspectos esenciales como las zonas de circulación permitidas, las condiciones técnicas de los vehículos, las edades mínimas de uso y los comportamientos prohibidos, como el consumo de alcohol o el uso de dispositivos de distracción. Asimismo,

introduce medidas innovadoras adaptadas a la fisonomía de Aranda de Duero, como la obligatoriedad de desconectar la propulsión en áreas peatonales para evitar riesgos accidentales.

En ejercicio de las competencias que la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial atribuyen a los municipios para la ordenación y vigilancia del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, el Pleno del Ayuntamiento de Aranda de Duero aprueba la presente ordenanza municipal reguladora de los vehículos de movilidad personal.

El Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico, introdujo un marco jurídico específico para los vehículos de movilidad personal. Dispuso que estos vehículos requerirán de un certificado de circulación que garantice el cumplimiento de los requisitos técnicos exigibles por la normativa nacional e internacional, así como su identificación.

La Ley 5/2025, de 24 de julio, por la que se modifican el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras, ha venido a perfilar las condiciones y requisitos para el aseguramiento de los vehículos.

Su disposición adicional primera crea el seguro obligatorio de responsabilidad civil de los vehículos personales ligeros, categoría que, a los efectos del seguro obligatorio de responsabilidad civil, incluye a los vehículos que circulan por suelo mediante una o más ruedas, dotados de una única plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima de fabricación entre 6 y 25 km/h, si su peso es inferior a 25 kg, o una velocidad máxima de fabricación entre 6 y 14 km/h, si su peso es superior a 25 kg solo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado.

Los vehículos de movilidad personal definidos en el Reglamento General de Vehículos tienen como principal virtualidad definitoria su carácter de vehículo unipersonal, velocidad máxima de 25 km/h y limitación de potencia máxima, características técnicas nucleares que se establecen para garantizar la seguridad vial. Dentro de la esfera propia de la Ley 5/2025, de 24 de julio, los vehículos de movilidad personal deben ponerse en relación con los denominados vehículos personales ligeros y con aquellos vehículos que, aun teniendo la consideración de vehículos a motor, no superen la velocidad de 25 km/h por fabricación.

Es necesario que ambas perspectivas, la del seguro obligatorio y la del tráfico y la seguridad vial, se cohonesten adecuadamente para garantizar una regulación coherente, con la finalidad última de evitar que ningún grupo de vehículos de movilidad personal se vea sometido a reglas de circulación diferentes.

La presente ordenanza se dicta de conformidad con la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, el Reglamento General de Circulación y los criterios e instrucciones dictados por la Dirección General de Tráfico, respetando en todo caso el principio de jerarquía normativa.

ÍNDICE

CAPÍTULO I. – CIRCULACIÓN EN CICLOS.

Artículo 1. – Objeto.

Artículo 2. – Normas de circulación en ciclos.

Apartado:

A. Normas de circulación en las vías ciclistas.

B. Normas de circulación en la calzada.

C. Normas de circulación en las aceras.

D. Normas de circulación en el resto de las zonas peatonales.

E. Normas de circulación en sendas ciclopeatonales.

F. Normas de circulación en el interior de parques y jardines públicos urbanos.

Artículo 3. – Prioridades de paso para las personas ciclistas.

Artículo 4. – Interacción entre ciclos y vehículos a motor.

Artículo 5. – Otras normas de circulación de los ciclos.

Artículo 6. – Estacionamiento de ciclos.

Artículo 7. – Transporte de personas y carga en ciclos.

Artículo 8. – Abandono y retirada de ciclos y VMP.

Artículo 9. – Uso del casco.

Artículo 10. – Visibilidad y accesorios.

CAPÍTULO II. – VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP).

Artículo 11. – Definición.

Artículo 12. – Categorías.

Artículo 13. – Condiciones generales.

Artículo 14. – Normas de circulación de los VMP en las vías ciclistas.

Artículo 15. – Normas de circulación de los VMP en la calzada.

Artículo 16. – Prohibiciones.

Artículo 17. – Consumo de alcohol, drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

Artículo 18. – Edad y obligaciones generales.

Artículo 19. – Uso del casco y otros elementos de visibilidad en VMP.

Artículo 20. – Seguro de responsabilidad civil.

Artículo 21. – Estacionamiento y retirada de los VMP.

Artículo 22. – Inmovilización de los VMP.

Artículo 23. – Registro de los VMP.

CAPÍTULO III. – ACTIVIDADES ECONÓMICAS O PROFESIONALES DE CARÁCTER PRIVADO VINCULADAS CON LA MOVILIDAD CICLISTA Y LOS VMP.

Artículo 24. – Ciclos y VMP afectos a actividades económicas o profesionales de carácter privado.

Artículo 25. – Circulación de ciclos y VMP de arrendamiento privado destinados a actividades de tipo turístico o de ocio.

CAPÍTULO IV. – CIRCULACIÓN DE MONOPATINES, PATINES Y APARATOS SIMILARES SIN MOTOR.

Artículo 26. – Circulación de monopatines, patines y aparatos similares sin motor.

CAPÍTULO V. – CARRILES DE CIRCULACIÓN.

Artículo 27. – Carriles reservados a determinados vehículos o de uso preferente.

Artículo 28. – Requisitos para la implantación, modificación o supresión de carriles de uso reservado o de uso preferente.

CAPÍTULO VI. – RÉGIMEN SANCIONADOR.

Artículo 29. – Clasificación de infracciones.

Artículo 30. – Infracciones leves.

Artículo 31. – Infracciones graves.

Artículo 32. – Infracciones muy graves.

Artículo 33. – Sanciones.

Artículo 34. – Procedimiento sancionador.

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA.

DISPOSICIÓN FINAL.

ANEXO I. – DEFINICIONES.

## CAPÍTULO I. – CIRCULACIÓN EN CICLOS

*Artículo 1. – Objeto.*

El objeto del presente capítulo es regular la circulación de los ciclos en las vías urbanas del término municipal de Aranda de Duero. A estos efectos se entenderá por ciclo lo establecido en el anexo I (definiciones) de esta ordenanza.

*Artículo 2. – Normas de circulación en ciclos*

La circulación de los ciclos se podrá desarrollar por las vías o espacios públicos, considerando siempre las restricciones propias de cada vía.

Apartado A. Normas de circulación en las vías ciclistas:

1. Los carriles-bici, aceras-bici y pistas-bici son vías específicamente acondicionadas para el tráfico de ciclos, que podrán utilizarse además por los VMP y aquellos vehículos destinados a personas con movilidad reducida siempre que las dimensiones de los carriles así lo permitan.

2. No es obligatoria la circulación ciclista por los carriles o vías específicos, salvo señalización que así lo indique

3. Circulación por los carriles-bici:

3.1. Las personas usuarias de tales vías deberán respetar el sentido de circulación establecido (unidireccional o bidireccional) y definido por la señalización.

3.2. El adelantamiento deberá hacerse en condiciones de seguridad, manteniendo una distancia prudencial que no ponga en peligro la integridad de las personas usuarias y se hará siempre por la izquierda de aquella persona a la que se pretenda adelantar.

3.3. Los peatones cruzarán por lugares señalizados y no podrán transitar ni permanecer en estas vías ciclistas.

3.4. Los vehículos que no sean ciclos y VMP no podrán circular, estacionar ni parar en estas vías ciclistas, pasos reservados para los ciclos ni en las zonas de reserva de estacionamiento de ciclos, sin autorización.

4. La circulación por las aceras-bici además de las condiciones generales, se deberán respetar las siguientes condiciones específicas de circulación:

4.1. Las personas ciclistas deberán circular con precaución, evitar maniobras bruscas y adaptar la velocidad para poder anticiparse a la presencia de peatones, no pudiendo utilizar el resto de la acera de uso exclusivo del peatón.

4.2. Las personas ciclistas respetarán la prioridad de paso de los peatones en los cruces señalizados y circularán con precaución ante una posible irrupción de estos.

4.3. En los pasos para peatones que no cuenten con pasos específicos para ciclos o un carril bici, las personas conductoras de ciclos y de los VMP deberán desmontar y cruzarlos a pie.

4.4. El peatón no podrá transitar sobre las aceras-bici salvo para atravesarlas para acceder a la calzada, bandas de estacionamiento, paradas de transporte público o a los pasos peatonales.

4.5. La velocidad máxima de circulación será de 10 km/h salvo otra señalización específica.

4.6. Se deberá respetar una distancia mínima de separación entre las personas ciclistas y los peatones de 1,5 metros.

Apartado B. Normas de circulación en la calzada:

La definición de calzada, así como la tipología de las vías urbanas que se incluyen en este concepto se contienen en el anexo I (definiciones).

Circulación por la calzada:

1. En vías con un solo carril de circulación o con un solo carril por sentido, las personas ciclistas circularán preferentemente por el centro del carril en la medida en que su seguridad y la de los otros usuarios lo permitan.

2. En vías que dispongan de al menos dos carriles de circulación por sentido, circularán por el carril derecho. Podrán utilizar los otros carriles cuando vayan a cambiar de dirección, o cuando lo precisen por razones de seguridad.

3. Se permitirá la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otras personas usuarias de la vía por su anchura o estructura.

4. En intersecciones reguladas por semáforos y en retenciones de tráfico en vía urbana, podrán sobrepasar a los vehículos que se encuentren detenidos siempre y cuando exista espacio suficiente para avanzar entre ellos.

5. Se admite que los ciclos traspasen las líneas de detención en los semáforos en los casos en que se establezca y se señale una zona de espera avanzada para ellos.

6. En el caso de existencia de túneles en el municipio, podrán circular por las calzadas de los túneles, salvo señalización en contrario, siempre que hagan uso del alumbrado delantero y trasero en los términos previstos en la normativa sectorial de aplicación.

7. Se prohíbe circular por los carriles reservados a los vehículos del transporte público colectivo urbano, salvo señalización expresa que lo permita.

Apartado C. Normas de circulación en las aceras.

Circulación por las aceras:

1. Se prohíbe la circulación de ciclos en las aceras, siendo este un espacio reservado con carácter exclusivo para el tránsito y estancia peatonal. Cuando la persona ciclista precise acceder a éstas y a cruces peatonales señalizados, deberá hacerlo obligatoriamente desmontando del ciclo y transitando de la mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como un peatón.

2. En las circunstancias descritas en el apartado anterior, el conductor deberá mantener el motor del vehículo completamente apagado o, en su defecto, desconectado de cualquier sistema de tracción o propulsión eléctrica.

3. Se exceptúan de esta prohibición a:

a) Las personas menores de 12 años siempre que vayan a cargo de una persona adulta responsable que circule a pie.

b) Las personas usuarias de ciclos inclusivos diseñados específicamente para el transporte de personas con discapacidad que tengan su movilidad reducida, cuando no exista una vía ciclista segregada próxima y siempre que la acera tenga una anchura suficiente; todo ello con el fin de favorecer su integración social.

4. En el ejercicio de estas excepciones deberán circular respetando las normas de circulación del apartado siguiente D para el resto de las zonas peatonales.

APARTADO D. NORMAS DE CIRCULACIÓN EN EL RESTO DE LAS ZONAS PEATONALES:

Circulación en el resto de las zonas peatonales:

1. Las condiciones de circulación de los ciclos en el resto de las zonas peatonales son las siguientes:

a) Deberán respetar siempre la preferencia de los peatones.

b) Moderarán la velocidad, adecuándola a la de los peatones.

c) Deberán desmontar del ciclo en el caso de alta densidad peatonal.

d) No podrán circular a menos de 1,8 metros de las fachadas.

e) Mantendrán una distancia de separación mínima de 1,5 metros respecto de los peatones.

f) Podrán circular en ambos sentidos de la marcha, salvo señalización específica que lo prohíba.

g) No podrán hacer maniobras que puedan afectar a la seguridad de los peatones.

h) En las calles, caracterizadas por su alta intensidad comercial y con el fin de garantizar la seguridad vial, se podrá restringir la circulación sobre los ciclos durante el horario de aprovisionamiento de los locales comerciales y hosteleros, debiendo desmontar de ella y continuar a pie. La regulación de tal circunstancia se llevará a cabo mediante la señal vertical R-422 «Desmontar y continuar a pie» acompañada de un panel complementario que contenga el horario de aplicación de la restricción.

Por decreto de Alcaldía o, en su caso, de la concejalía delegada competente en materia de movilidad, en función de la naturaleza, actividad o intensidad comercial o/y peatonal, se podrán aplicar de forma puntual restricciones horarias análogas para la circulación de los ciclos por otras vías o espacios peatonales diferentes a los señalados en el párrafo anterior.

i) Si está específicamente definida la banda de rodadura, se circulará por ella. La velocidad máxima de circulación será de 10 km/h salvo otra señalización específica.

j) Se deberá suspender la circulación de ciclos y las personas ciclistas deberán desmontar, en momentos de alta intensidad o aglomeración de circulación de personas:

j.1) Cuando no resulte posible mantener 1,5 metros de distancia respecto a los peatones.

j.2.) Cuando no resulte posible circular en línea recta durante 5 metros de forma continuada o no sea posible mantener el equilibrio sobre el ciclo sin incrementar la velocidad con riesgo para los peatones.

2. Todo ello sin perjuicio de la señalización vial y zonal que en su caso pueda establecerse específicamente.

APARTADO E. NORMAS DE CIRCULACIÓN EN SENDAS CICLOPEATONALES:

Circulación en sendas ciclopeatonales:

1. La senda ciclopeatonal indica la existencia de una vía para peatones, ciclos y, en su caso VMP segregada del tráfico motorizado y que discurre habitualmente por espacios abiertos, parques, jardines o bosques, si bien fuera de poblado pueden discurrir también paralela a la carretera.

2. En la circulación por sendos ciclos peatonales, en presencia de personas caminando, los ciclos deberán reducir su velocidad para garantizar la seguridad y la convivencia. Asimismo, las personas viandantes facilitarán el paso de los ciclos y, en su caso, los VMP.

APARTADO F. NORMAS DE CIRCULACIÓN EN EL INTERIOR DE PARQUES Y JARDINES PÚBLICOS URBANOS:

1. Circulación en el interior de parques y jardines públicos urbanos:

1.1. Las personas conductoras en estos espacios podrán circular por los caminos y viales cuya anchura sea suficiente para el paso seguro y compartido con los peatones.

1.2. Se observarán en todo caso las siguientes obligaciones:

a) Respetar, en todo caso, la preferencia de los peatones.

b) Respetar el patrimonio natural y mobiliario urbano.

c) No podrán circular por encima de parterres, áreas o zonas con vegetación.

d) Respetarán la señalización y seguirán las vías ciclistas e itinerarios para ciclos.

2. En el caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, los ciclos y bicicletas circularán por el carril contiguo al reservado, salvo cuando la señalización permita expresamente la circulación de bicicletas en éste, prohibiéndose la circulación de ciclistas en paralelo.

3. Cuando circule en rotondas o glorietas la persona ciclista tomará la parte de la misma que necesite para hacerse ver y ser predecible. Ante la presencia de un ciclista el resto de los vehículos reducirán la velocidad y evitarán cortar su trayectoria.

4. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por algunas vías, calles, túneles, o zonas de la localidad.

5. Las personas usuarias de bicicletas que no tengan autorizada la circulación en ciertas zonas o calles del municipio, pero precisen acceder a las mismas podrán hacerlo bajándose de la bicicleta y transitando a pie.

6. Las y los menores de 12 años podrán circular en bicicletas por las aceras y zonas peatonales cuando cumplan los siguientes requisitos:

a) Que utilicen casco y vayan acompañados por una persona adulta a pie.

b) Que no sobrepasen en ningún caso los 10 km/hora.

c) Que circulen y transiten respetando la prioridad de los peatones y las condiciones de seguridad vial.

*Artículo 3. – Prioridades de paso para las personas ciclistas.*

1. Como regla general, y siempre que sus trayectorias se corten, las personas ciclistas tienen prioridad de paso para sus ciclos en la calzada y en el arcén, respecto de los peatones y animales, salvo en los casos enumerados en los artículos 65 y 66 del Reglamento General de Circulación, en que deberán dejarlos pasar, llegando a detenerse si fuera necesario.

2. Las personas conductoras de ciclos tienen prioridad de paso respecto a los vehículos de motor y ciclomotores:

a) Cuando circulen por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados.

b) Cuando para entrar en otra vía el vehículo de motor gire a derecha o izquierda, y haya un/a ciclista en sus proximidades y su movimiento haga previsible una confluencia de trayectorias.

3. Las personas conductoras de ciclos tendrán prioridad de paso respecto a los vehículos de motor y ciclomotores cuando, circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce, o haya entrado en una glorieta.

Cuando circulen en grupo, las personas ciclistas serán consideradas como una única unidad móvil a los efectos de la preferencia de paso y serán aplicables las normas generales sobre preferencia de paso entre vehículos.

4. En los demás casos serán aplicables las normas generales sobre prioridad de paso entre vehículos.

*Artículo 4. – Interacción entre ciclos y vehículos a motor.*

1. Las personas conductoras de vehículos de motor que deban compartir la calzada con otras personas usuarias como ciclistas y conductoras de los VMP, cumplirán con lo establecido en la legislación vigente en materia de tráfico, circulación y seguridad vial.

2. Con el fin de aumentar su protección, las personas conductoras de vehículos de motor deberán seguir las siguientes normas:

a) Cuando estén circulando detrás de un ciclo o VMP, mantendrán una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad, que no podrá ser inferior a 5 metros.

b) No podrán realizar maniobras de acoso que, al no respetar las distancias de seguridad, al hacer uso de luces, claxon u otros, constituyan un intento de modificar la trayectoria o marcha dentro del carril de circulación o, impliquen un riesgo para la seguridad de la persona conductora.

c) Cuando pretendan adelantar, lo harán extremando las precauciones, ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, y guardando una anchura de seguridad de, al menos, 1,5 metros entre el ciclo, o VMP y el vehículo a motor. Cuando la calzada cuente con más de un carril de circulación por sentido será obligatorio el cambio completo de carril.

d) Cuando no sea posible mantener la separación lateral de seguridad mínima de al menos 1,5 metros el vehículo a motor deberá abstenerse de adelantar, esperando las condiciones adecuadas para hacerlo con seguridad y manteniendo la distancia debida con la persona ciclista que va delante.

3. Los ciclos podrán adelantar a otros vehículos por la derecha o por la izquierda, según sea más conveniente para su seguridad. En intersecciones reguladas por semáforo y en retenciones de tráfico podrán rebasar los vehículos que se encuentren detenidos, a efectos de la correcta utilización de las marcas de zona de espera adelantada.

4. Los conductores de vehículos a motor que circulen detrás de ciclos o vehículos de movilidad personal deberán mantener una distancia de seguridad prudencial, que no podrá ser inferior a 5 metros en vías urbanas.

En vías interurbanas, el conductor que adelante a un ciclo deberá reducir su velocidad en, al menos, 20 km/h respecto del límite máximo de la vía, además de respetar la distancia lateral de seguridad mínima de 1,5 metros.

*Artículo 5. – Otras normas de circulación de los ciclos.*

Como norma general se considerará prohibido:

a) Circular con el vehículo apoyado solo en una rueda, circular sujetándose a otros vehículos en marcha o efectuar maniobras bruscas, frenadas o derrapes que pongan en peligro la integridad física de las personas.

b) Soltar el manillar, excepto cuando sea necesario para hacer una señal de maniobra.

c) Circular zigzagueante entre vehículos o peatones. No obstante, al objeto de permitir un posicionamiento más seguro de los ciclos en la calzada durante la detención semafórica o retenciones, éstas podrán rebasar a los vehículos detenidos en la calzada siempre y cuando exista espacio suficiente para avanzar entre ellos hasta colocarse en una posición más adelantada y segura, o para acceder a zonas señalizadas junto a los semáforos a tal efecto.

d) Circular utilizando auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.

e) Circular utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro sistema de comunicación.

f) Cargar el ciclo con objetos que dificulten su utilización o reduzcan su visión o incumpliendo las especificaciones técnicas y lo establecido normativamente sobre las dimensiones de peso y carga.

g) Circular con tasas de alcohol en el organismo superiores a las establecidas en la normativa general de tráfico, o bajo los efectos de drogas o sustancias estupefacientes.

*Artículo 6. – Estacionamiento de ciclos.*

1. Los estacionamientos diseñados específicamente para ciclos serán de uso exclusivo para éstos y los VMP. El aparcamiento por parte de otros vehículos distintos en el estacionamiento reservado a los mismos, aún sin la pertinente señal, acarrearán la sanción correspondiente.

2. Los ciclos se estacionarán preferentemente en los espacios y elementos habilitados al efecto (aparca bicis, zonas de calzada señalizadas, etc.). Está específicamente prohibido estacionar los ciclos:

a) En los elementos de regulación semafórica y del estacionamiento, incluidos los armarios, cajas de regulación, y otros que por sus características y destinatarios pudieran verse perjudicados en su funcionalidad o dañada su integridad.

b) En elementos de mobiliario urbano, tales como bancos, soportes de alumbrado urbano, postes bus, marquesinas, etc.

c) Árboles y elementos de jardinería.

d) En los espacios habilitados para el estacionamiento de las bicicletas públicas de préstamo.

e) En los elementos adosados a las fachadas.

f) En construcciones o elementos informativos asociados a museos, edificios y otras construcciones históricas que puedan dañar o generar un impacto visual negativo.

g) En zonas peatonales y de acceso a inmuebles donde obstaculicen el paso y las condiciones de accesibilidad de los peatones o vehículos.

h) En zonas reservadas para la carga y descarga de mercancías en el horario dedicado a la actividad.

i) Lugares reservados a otras personas usuarias y personas con movilidad reducida, invidentes y en rampas de acceso a sillas de ruedas.

j) En las paradas de transporte público.

k) En zonas de estacionamiento expresamente reservados a servicios de urgencia y seguridad, así zonas de acceso a centros o instalaciones públicas.

l) En las salidas de emergencia de locales destinados a servicios de pública concurrencia, durante las horas de la actividad.

m) En todos aquellos lugares de estacionamiento expresamente prohibidos para cualquier vehículo.

*Artículo 7. – Transporte de personas y carga en ciclos.*

1. En los ciclos se podrán transportar pasajeros, mascotas y carga si reúnen los requisitos técnicos para ello según su normativa específica y, siempre que el conductor/a tenga una edad mínima de 16 años, salvo que por normativa estatal se establezca una edad superior.

2. Los ciclos podrán llevar remolques, semirremolques, caja delantera sobre dos ruedas u otros elementos que cumplan las especificaciones técnicas de la norma vigente en la materia para el transporte de personas, de carga y animales, respetando siempre el peso y uso que la empresa fabricante de dichos elementos y la normativa de aplicación estipulen.

3. En el caso de ciclos que, por su construcción, no puedan ser ocupados por más de una persona podrán transportar, cuando el conductor/a sea mayor de edad y bajo su responsabilidad, menores de hasta 7 años en asientos adicionales que cumplan las especificaciones técnicas de la norma vigente en la materia. En todo caso dichas personas menores deberán llevar casco homologado.

4. El transporte de mascotas deberá hacerse en transportín debidamente anclado o con sujeción del animal para que no haya interferencias entre la persona conductora y el animal.

5. El transporte de personas o carga deberá efectuarse de tal forma que no puedan:

a) Arrastrar, caer total o parcialmente, o desplazarse de manera peligrosa.

b) Comprometer la estabilidad del vehículo.

c) Ocultar dispositivos de alumbrado o de señalización óptica.

d) La carga no podrá rebasar el ancho del remolque.

6. La circulación de los ciclos con remolques, semirremolques, caja delantera sobre dos ruedas u otros elementos debidamente certificados u homologados se llevará a cabo tanto en vías urbanas como en vías ciclistas, si así lo permite las dimensiones de la infraestructura ciclista. En caso de circular a velocidad anormalmente reducida, deberán hacerlo preferentemente por las vías ciclistas o de servicio en su caso.

*Artículo 8. – Abandono y retirada de ciclos y VMP.*

1. La retirada de ciclos y VMP de las vías urbanas podrá realizarse en los siguientes casos:

a) Cuando constituyan un peligro o dificulten la circulación de vehículos o personas, o el funcionamiento de algún servicio público.

b) Cuando dañen o causen deterioro del mobiliario urbano.

c) Cuando se presuma su abandono.

2. Se presumirá el abandono de estos a los efectos de su retirada por los agentes de la autoridad, cuando permanezcan estacionados más de un mes en el mismo lugar o presenten desperfectos que impidan su uso (carentes de ruedas, con el mecanismo de tracción inutilizado, etc.).

3. En aquellos casos que, teniendo signos de abandono, dispongan de cualquier dispositivo o signo que permita la identificación de su titular, este será requerido para que en el plazo de un mes lo retire del depósito, con la advertencia de que, en caso contrario, se procederá bien a su tratamiento como residuo sólido urbano o bien, a la recuperación para los usos que se estimen pertinentes.

Cuando no se haya podido identificar a su titular y no se haya reclamado su propiedad, una vez transcurridos 3 meses desde que los ciclos y VMP hayan sido depositados tras su retirada de la vía pública, se considerarán abandonados y se procederá bien a su tratamiento como residuo sólido urbano o bien, a la recuperación para los usos que se estimen pertinentes.

*Artículo 9. – Uso del casco.*

1. Será obligatorio el casco de protección debidamente homologado o certificado según la legislación vigente para las personas menores de 16 años, tanto conductoras como ocupantes de ciclos en general. Por razones de seguridad vial se recomienda su utilización a todos las personas conductoras y usuarias.

2. Las personas conductoras que desarrollen su actividad profesional circulando en ciclos, están obligados a utilizar adecuadamente abrochado casco de protección homologado o certificado en vías urbanas y travesías.

3. Las personas conductoras de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.

4. En vías interurbanas, será obligatorio el uso de casco para todas las personas ciclistas, sin excepción.

*Artículo 10. – Visibilidad y accesorios.*

1. Los ciclos deberán disponer de todos los elementos necesarios para circular en la vía pública en adecuadas condiciones de seguridad vial, en concreto:

a) Un sistema que permita moderar su velocidad y detener su movimiento.

b) Timbre, quedando prohibido el uso de otro aparato acústico diferente de este.

c) Luces y elementos reflectantes debidamente homologados para poder circular en condiciones nocturnas y/o de baja visibilidad.

d) Luz de posición delantera color blanco y trasera color rojo.

e) Para los ciclos: catadióptricos trasero color rojo; y en pedales, dos por pedal, color amarillo auto.

f) Para el resto de los ciclos: catadióptricos traseros color rojo; laterales no triangulares color amarillo auto; y en los pedales, dos por pedal, color amarillo auto.

2. Las personas ciclistas facilitarán su percepción con alguna prenda o elemento luminoso o retrorreflectante, alertando de su presencia al resto de personas usuarias de la vía.

El uso de prendas o elementos reflectantes será obligatorio entre el ocaso y la salida del sol o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad.

CAPÍTULO II. – VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP)

*Artículo 11. – Definición.*

1. Se entiende por vehículo de movilidad personal (VMP) o patinetes eléctricos, aquel vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Los VMP pueden ser de uso de transporte personal o para transporte de mercancías, pero en ningún caso podrán dedicarse al transporte de pasajeros. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de un sistema de autoequilibrado.

2. Se excluyen de esta definición los siguientes vehículos:

a) Vehículos diseñados específicamente para circular fuera de las vías públicas o vehículos concebidos para competición.

b) Vehículos para personas con movilidad reducida.

c) Vehículos con una tensión de trabajo superior a 100 VCC (voltios de corriente continua) o 240 VCA (voltios de corriente alterna).

d) Vehículos considerados juguetes, siendo tales los que su velocidad no sobrepase los 6 km/h.

e) Vehículos diseñados y fabricados para ser utilizados por las Fuerzas Armadas.

f) Ciclos de pedales con pedaleo asistido (EPAC).

g) Vehículos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) número 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.

*Artículo 12. – Categorías.*

1. Los VMP se pueden categorizar desde un punto de vista técnico en cuanto a los requisitos a cumplir, en:

a) VMP para transporte personal.

b) VMP para transporte de mercancías u otros servicios.

2. Los VMP comercializados a partir del 24 de enero de 2024 deberán obtener el certificado para la circulación y su identificación conforme a lo establecido en el Manual de Características de los VMP, aprobado por la resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico. Los vehículos comercializados con anterioridad a la citada fecha podrán circular sin necesidad de obtener el certificado hasta el 22 de enero de 2027.

3. Desde el ámbito de la legislación de tráfico, los VMP tendrán la consideración de vehículos y las personas que conducen los mismos, la de conductores y especialmente, en lo que se refiere a comportamientos prohibidos en esta normativa.

*Artículo 13. – Condiciones generales.*

1. La velocidad máxima de los VMP en ningún caso podrá exceder los 25 km/hora. Sobrepasar esta velocidad facultará al agente de la autoridad encargada de la vigilancia del tráfico, para proceder a la inmovilización del VMP, al estudio técnico de velocidad, potencia y demás parámetros, así como la formulación de las correspondientes denuncias administrativas o acciones penales. En iguales términos se procederá en el supuesto que se detecte que se ha producido alteración o manipulación del VMP para sobrepasar la velocidad establecida.

2. El coste de la realización de las pruebas para las comprobaciones técnicas del VMP, serán satisfechas por el/la titular del vehículo en el supuesto de detectarse incumplimiento, cuando así proceda según la legislación aplicable.

3. Se deberá circular con la diligencia y precaución necesarias para evitar daños propios o ajenos, evitando poner en peligro al resto de personas que usen la vía.

4. Las personas que conducen VMP deberán advertir al resto de usuarios de la vía acerca de las maniobras que vayan a efectuar utilizando preferentemente las señales luminosas (intermitentes) o en su defecto el brazo.

5. Los VMP deberán disponer de luces, timbre y elementos reflectantes homologados en los términos previstos en la normativa sectorial vigente.

6. Estos vehículos de movilidad personal y los/las conductores/as respetarán en todo momento las normas generales de circulación establecidas en la presente ordenanza, así como el resto de normativa y legislación vigente en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

7. Los VMP serán de uso unipersonal y no podrán transportar viajeros.

*Artículo 14. – Normas de circulación de los VMP en las vías ciclistas.*

Los VMP podrán circular por las vías ciclistas y en las mismas condiciones previstas para los ciclos del artículo 2 apartado A y artículo 2 apartado E.

Fuera de núcleo urbano, los vehículos de movilidad personal únicamente podrán circular por vías segregadas del tráfico motorizado, tales como carriles bici o vías ciclistas, cuando esté permitido por la señalización.

*Artículo 15. – Normas de circulación de los VMP en la calzada.*

1. Los VMP podrán circular por las calzadas de las vías urbanas cuyo límite máximo de velocidad no sea superior a 50 km/h.

2. La circulación de estos vehículos por la calzada exige, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 2 apartado B para los ciclos, el cumplimiento de las siguientes normas:

a) La persona usuaria deberá mantenerse erguida y en pie sobre el vehículo de movilidad personal, pudiendo circular sentada en aquellos VMP que dispongan de un sistema de auto-equilibrado que permita conducir el vehículo en una posición que la haga visible para el resto de los usuarios de la vía.

b) Si para cruzar la calzada debe hacerlo por un paso peatonal, el conductor/a de un VMP deberá desmontar el vehículo y atravesarlo a pie, salvo que exista un paso para ciclos debidamente señalizado.

c) En la circulación en rotonda la persona usuaria tomará la parte de esta que necesite para hacerse ver y ser predecible. Ante la presencia de un VMP el resto de los vehículos reducirán la velocidad y evitarán cortar su trayectoria.

d) Cuando un vehículo motorizado circule detrás de un VMP deberá mantener una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad a la que circule el VMP, que nunca será inferior a cinco metros.

e) Los vehículos a motor que quieran adelantar a VMP deberán extremar las precauciones con objeto de evitar crear cualquier situación de peligro para éstos, debiendo

ocupar parte o la totalidad del carril contiguo o contrario de la calzada, guardando una anchura de seguridad de al menos 1,5 metros, salvo cuando la calzada cuente con más de un carril por sentido, en cuyo caso será obligatorio el cambio completo de carril.

f) La persona conductora de un vehículo de movilidad personal adecuará su velocidad y trayectoria para no interferir ni poner en riesgo a otras personas usuarias de la vía.

g) No se permitirá la circulación de dos conductores de VMP en paralelo dentro del mismo carril de circulación.

h) En intersecciones reguladas por semáforo y retenciones de tráfico en vía urbana, podrán sobrepasar los vehículos que se encuentren detenidos siempre y cuando exista espacio suficiente para avanzar entre ellos.

i) Se admite que los vehículos de movilidad personal traspasen las líneas de detención en los semáforos en los casos en que se establezca y se señalice una zona de espera avanzada.

En todo caso, los VMP deberán respetar las condiciones de circulación establecidas en la normativa estatal vigente, especialmente en lo relativo a su consideración como usuarios vulnerables de la vía.

*Artículo 16. – Prohibiciones.*

Se prohíbe la circulación de los vehículos de movilidad personal:

a) Por las aceras y demás zonas peatonales.

La prohibición tendrá carácter absoluto y no admitirá excepción alguna por razón de acceso a garajes, portales, vados, locales, establecimientos, estacionamientos o similares, debiendo la persona conductora desmontar del vehículo y conducirlo a pie mientras permanezca en dichos espacios.

b) Por carriles bus, reservados al transporte colectivo regular de viajeros.

c) Por túneles urbanos.

d) Por zonas ajardinadas e interior de parques y jardines públicos urbanos, salvo señalización que expresamente autorice la circulación por estos espacios.

e) Por travesías.

f) Por vías interurbanas, salvo que se trate de vías ciclistas, carriles bici, carriles bici protegidos, pistas bici, sendas ciclopeatonales y vías en las que esté prohibida la circulación de vehículos de motor, siempre que no esté prohibido por la señalización.

*Artículo 17. – Consumo de alcohol, drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas.*

1. Tasa cero para menores de edad: en cumplimiento de la normativa estatal, los conductores de ciclos y vehículos de movilidad personal (VMP) menores de dieciocho años no podrán circular por las vías objeto de esta ordenanza con una tasa de alcohol en sangre superior a 0 gramos por litro o de alcohol en aire espirado superior a 0 miligramos por litro.

2. Conductores mayores de edad: los conductores de VMP mayores de 18 años quedan sujetos a los límites generales establecidos en el Reglamento General de Circulación. No obstante, dada la vulnerabilidad del conductor y la configuración técnica del vehículo, se recomienda la tasa 0,0 para garantizar la seguridad vial.

3. Sustancias psicoactivas: se prohíbe circular por las vías objeto de esta ordenanza a los conductores de VMP que hayan ingerido o incorporado a su organismo drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas. Se entenderá que existe infracción por el mero hecho de la presencia de dichas sustancias en el organismo, con las excepciones legales previstas para prescripciones médicas.

4. Todos los conductores de VMP y ciclos están obligados a someterse a las pruebas de detección de alcohol y presencia de drogas cuando sean requeridos por los agentes de la autoridad en el ejercicio de sus funciones, en los mismos términos y supuestos establecidos para el resto de los conductores de vehículos a motor (controles preventivos, implicación en accidentes o comisión de infracciones).

*Artículo 18. – Edad y obligaciones generales.*

1. No podrán conducir VMP los menores de 15 años, de conformidad con la normativa estatal vigente en materia de circulación de vehículos de movilidad personal.

La fijación de una edad mínima de 15 años responde a criterios objetivos de seguridad vial, madurez psicofísica, percepción del riesgo y protección de usuarios vulnerables de la vía pública, atendiendo a la especial peligrosidad derivada de la conducción de VMP en entorno urbano y a la ausencia de elementos estructurales de protección del vehículo.

Dicha limitación municipal se establece igualmente conforme al principio de prevención de riesgos para la seguridad vial y protección de peatones y personas usuarias vulnerables, resultando plenamente compatible con la normativa estatal vigente, al no existir regulación específica de edad mínima para la conducción de VMP en la legislación estatal básica.

2. Los VMP serán de uso unipersonal y no podrán transportar viajeros.

Serán de uso unipersonal y no podrán transportar a otras personas, animales ni pasajeros. El transporte de mercancías u objetos únicamente podrá realizarse cuando no comprometa la estabilidad del vehículo, la seguridad vial, la libertad de movimientos de la persona conductora ni exceda las condiciones y limitaciones técnicas previstas en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, el Reglamento General de Circulación y el Reglamento General de Vehículos.

3. Se deberá circular con la diligencia y precaución necesarias para evitar daños propios o ajenos, evitando poner en peligro al resto de personas que usen la vía.

4. Las personas que conducen VMP deberán utilizar el brazo u otros sistemas homologados, para advertir al resto de los usuarios de la vía acerca de las maniobras que vayan a efectuar.

5. Se prohíbe circular utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro sistema de comunicación, así como circular utilizando auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.

6. Queda prohibida la circulación con tasas de alcohol en el organismo superiores a las establecidas en la normativa general de tráfico, o con presencia de drogas en el organismo. Se respetarán en todo momento las normas generales de circulación y seguridad vial y el resto de normativa en materia de tráfico, circulación y seguridad vial.

Los VMP deberán disponer de luces, timbre y elementos reflectantes homologados en los términos previstos en la normativa sectorial vigente.

*Artículo 19. – Uso del casco y otros elementos de visibilidad en VMP.*

1. Las personas conductoras de vehículos de movilidad personal estarán obligadas a utilizar, en todo momento, casco de protección homologado y correctamente abrochado durante la circulación por las vías y espacios públicos urbanos.

2. Asimismo, deberán utilizar prendas o elementos reflectantes entre el ocaso y la salida del sol o en condiciones de escasa visibilidad, siendo obligatorio en dichas circunstancias.

3. Los vehículos de movilidad personal deberán llevar el alumbrado encendido durante toda la circulación.

4. Por razones de seguridad vial, se recomienda el uso permanente de elementos reflectantes y de calzado adecuado.

*Artículo 20. – Seguro de responsabilidad civil.*

1. Los propietarios de vehículos de movilidad personal deberán cumplir, con la obligación de aseguramiento de la responsabilidad civil en los términos, condiciones y para aquellos vehículos que determine la legislación estatal sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

2. La acreditación de la vigencia del seguro se realizará conforme a lo previsto en dicha legislación estatal.

3. La Policía Local, en el ejercicio de sus funciones de vigilancia del tráfico en vías urbanas, colaborará en el control del cumplimiento de la obligación de aseguramiento en los términos previstos en la normativa estatal, formulando las denuncias y adoptando, en su caso, las medidas que ésta establezca.

*Artículo 21. – Estacionamiento y retirada de los VMP.*

1. Los VMP podrán estacionar en los espacios específicamente acondicionados para tal fin y en los mismos términos previstos para el aparcamiento de ciclos, regulado en el artículo 6 de la presente ordenanza.

2. El abandono y retirada se efectuará en las mismas condiciones que las establecidas para los ciclos.

*Artículo 22. – Inmovilización de los VMP.*

1. La Policía Local podrá inmovilizar un VMP de acuerdo con lo establecido en TRLSV y los reglamentos que la desarrollan, atendiendo a criterios de proporcionalidad y necesidad en los siguientes casos:

a) Si el VMP presentase deficiencias que constituyan un riesgo especialmente grave para la seguridad vial.

b) Si viajasen dos personas en el VMP.

c) Si la persona que conduce se negase a efectuar las pruebas de detección de alcohol o drogas o la circulación con tasas de alcohol en el organismo superiores a las establecidas en la normativa general de tráfico, o con presencia de drogas en el organismo, los agentes de la autoridad procederán a la inmovilización del vehículo y, en su caso, a su retirada al depósito municipal, siendo los gastos de traslado y custodia a cargo del infractor (o de sus progenitores/tutores legales en caso de ser menor de edad).

d) Si la persona conductora es menor de 15 años.

e) Cuando la Policía Local detecte un VMP que, conforme a la legislación estatal que deba estar asegurado y no lo esté, formulará la correspondiente denuncia a la autoridad de tráfico competente y podrá proceder al depósito del vehículo en los términos previstos en el artículo 3 TRLRCSCVM.20.

f) Si circula careciendo de la autorización o certificado de circulación previsto en el artículo 12 o no figura inscrito en el registro público de vehículos previsto en la Ley 5/2025, de 24 de julio, o bien en la normativa vigente en el momento de producirse los hechos.

g) Si existen indicios racionales que pongan de manifiesto la posible manipulación de los instrumentos de control.

h) Si existen indicios racionales de que por sus características no puedan ser categorizados como VMP.

i) Si circula por espacios reservados al uso exclusivo del peatón.

j) Cuando se circulen entre el ocaso y la salida del sol, o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, sin llevar puesto al menos de un elemento luminoso o retrorreflectante.

k) Cuando se circule sin utilizar el casco homologado debidamente abrochado o sin él.

*Artículo 23. – Registro de los VMP.*

En esta materia se estará a lo dispuesto en la Ley 5/2025, de 24 de julio, de conformidad con lo dispuesto en la disposición adicional primera y su normativa de desarrollo.

CAPÍTULO III. – ACTIVIDADES ECONÓMICAS O PROFESIONALES DE CARÁCTER PRIVADO VINCULADAS CON LA MOVILIDAD CICLISTA Y LOS VMP

*Artículo 24. – Ciclos y VMP afectos a actividades económicas o profesionales de carácter privado.*

1. Las actividades económicas de carácter privado consistentes en el arrendamiento o sistemas compartidos de ciclos o VMP que conlleven un uso especial o privativo de las vías públicas, están condicionadas a la tramitación y obtención de la preceptiva autorización o concesión demanial, previa la correspondiente convocatoria pública en su caso.

2. Las personas conductoras que desarrollen su actividad económica o profesional circulando en ciclos o VMP, deberán:

a) Utilizar en todo momento casco de protección homologado correctamente abrochado.

b) Utilizar un chaleco reflectante de alta visibilidad de acuerdo con los requisitos de los equipos de protección individual, entre el ocaso y la salida del sol o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad. Además del chaleco, en el supuesto de que se circule portando una bolsa o mochila de carga, éstas deberán contener elementos luminosos o de retrorreflexión garantizando, en todo caso, su adecuada visibilidad.

c) Tener contratado un seguro de responsabilidad que cubra, en cuantía suficiente, los daños a terceros que puedan ocasionar como consecuencia del uso de dichos vehículos, en función y medida de lo que establezca la Ley 5/2025, de 24 de julio, su desarrollo reglamentario o bien la normativa vigente del momento.

*Artículo 25. – Circulación de ciclos y VMP de arrendamiento privado destinados a actividades de tipo turístico o de ocio.*

1. Cuando los vehículos de este tipo provengan de arrendamiento por persona física o jurídica que ejerza una actividad económica privada de tipo turístico o de ocio, deberán obtener previamente una autorización municipal en la que debe figurar el recorrido de las rutas autorizadas, el horario, lugar de estacionamiento y cuantas obligaciones se establezcan para garantizar la seguridad de las personas usuarias de las vías.

2. Deberán circular preferentemente por las vías ciclistas y solo por la calzada cuando no se disponga de las vías ciclistas.

3. En todo caso, y sin perjuicio de las obligaciones generales, se deberán cumplir, además, las siguientes condiciones específicas:

a) Los grupos no deberán circular ocupando toda la anchura de la vía ciclista ni detenerse en la vía ciclista de manera que la obstruyan.

b) Es obligatorio en todo caso:

b.1) El uso del casco homologado o certificado por cada persona usuaria durante la conducción.

b.2) La contratación, por las personas titulares de la actividad, de un seguro de responsabilidad civil que cubra, en cuantía suficiente, los posibles daños que pudieran ocasionarse a las personas usuarias y a terceros.

b.3) Las personas titulares de la actividad deberán verificar que los ciclos y VMP estén en perfecto estado de funcionamiento y se ajusten en sus características, equipos, repuestos y accesorios a la normativa técnica aplicable.

c) Las personas titulares de la actividad turística o de ocio velarán por que quienes utilicen los ciclos o VMP cumplan con las disposiciones establecidas en esta ordenanza y dispongan de un nivel de habilidad mínimo que garantice su seguridad y la de otras personas y vehículos, debiendo cerciorarse de que conocer las rutas autorizadas y las condiciones de circulación para este tipo de vehículos.

d) Las personas titulares de la actividad turística o de ocio deberán poner los medios necesarios para el cumplimiento de las condiciones de la autorización, dado que, en caso de su incumplimiento, serán ellos los responsables.

## CAPÍTULO IV. – CIRCULACIÓN DE MONOPATINES, PATINES Y APARATOS SIMILARES SIN MOTOR

*Artículo 26. – Circulación de monopatines, patines y aparatos similares sin motor.*

1. Los patines, monopatines, patinetes o aparatos similares, todos ellos sin motor, transitarán:

a) Por las zonas peatonales y por las calles residenciales debidamente señalizadas. En su tránsito, deberán acomodar su marcha a la de los peatones, evitando en todo momento causar molestias o crear peligro. En ningún caso tendrán prioridad respecto de los peatones.

b) En los parques públicos, por aquellos itinerarios en los que esté permitida la circulación de ciclos. En ningún caso podrán transitar zonas ajardinadas.

c) En los espacios específicamente habilitados al efecto.

2. Obligaciones generales:

a) Serán de uso unipersonal y no podrán transportar a otras personas.

b) Se deberá circular con la diligencia y precaución necesarias para evitar daños propios o ajenos, evitando poner en peligro al resto de personas.

c) Se prohíbe circular con auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, salvo en el caso de cascos dotados de dispositivos de comunicación que dispongan de la requerida homologación para tal fin, y en todo caso de forma condicionada a que se lleve a cabo un uso responsable en condiciones de seguridad vial tanto para quien utilice el vehículo como para otras personas.

d) Queda prohibida la circulación con tasas de alcohol en el organismo superiores a las establecidas en la normativa general de tráfico, o con presencia de drogas en el organismo. Se respetarán en todo momento las normas generales de circulación y seguridad vial y el resto de normativa en materia de tráfico, circulación y seguridad vial.

e) Es obligatorio el uso de casco homologado o certificado en la circulación para las personas menores de 16 años de edad.

f) Será obligatorio el uso de prendas o elementos reflectantes entre el ocaso y la salida del sol o en situaciones de escasa visibilidad de manera que permitan a los demás usuarios distinguirlos.

g) Se prohíbe circular utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro sistema de comunicación.

CAPÍTULO V. – CARRILES DE CIRCULACIÓN

*Artículo 27. – Carriles reservados a determinados vehículos o de uso preferente.*

1. Los carriles de circulación rodada son bandas longitudinales en que puede estar subdividida la calzada, delimitadas o no por marcas viales longitudinales, siempre que tengan una anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas. Pueden ser de uso general; o reservarse para el movimiento exclusivo de cierto tipo de vehículos lo que les convierte en calzadas o plataformas reservadas; o de uso preferente no exclusivo.

2. El órgano municipal competente, tras el correspondiente análisis de la necesidad y viabilidad, podrá promover las actuaciones necesarias para dotar a las vías que lo permitan de uso reservado o preferente para el transporte público, los vehículos de movilidad activa y/o personal, para vehículos de alta ocupación o de cero emisiones u otros que mejoren la eficiencia en la utilización de los servicios y espacios públicos. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica y su regulación y control podrá llevarse a cabo de forma convencional mediante señalización circunstancial, fija y/o aplicar tecnologías de sistemas inteligentes de transporte.

3. En los casos de infraestructura para ciclos, y VMP podrá implantarse la línea de detención adelantada en las intersecciones reguladas por semáforos.

*Artículo 28. – Requisitos para la implantación, modificación o supresión de carriles de uso reservado o de uso preferente.*

1. La implantación o modificación de carriles reservados al uso de determinados vehículos que supongan un cambio sustancial del tráfico rodado en las zonas afectadas por implicar una restricción sustancial del derecho de la generalidad de las personas usuarias de las vías urbanas, requerirá la aprobación de la correspondiente ordenanza municipal. En este caso, por decreto de la Alcaldía o de la Concejalía de Movilidad en quien delegue se implementará su señalización y medidas complementarias instrumentales según la normativa aplicable en materia de control del tráfico.

2. Por decreto de la Alcaldía o de la Concejalía de Movilidad en quien delegue, atendiendo al contenido del estudio o informe de movilidad referido en el apartado 4, se podrá resolver:

a) La aprobación o modificación de carriles de uso reservado a determinada tipología de vehículos cuando no se produzca el efecto indicado en el apartado 1 de este artículo.

b) La aprobación o modificación de carriles de uso preferente (no exclusivos).

c) La supresión de carriles de uso preferente o de uso reservado cuando reviertan al uso general de la vía pública.

3. Los decretos referidos en el apartado anterior se publicarán en la página web del ayuntamiento.

4. La implantación, modificación o supresión de carriles especiales de uso reservado o preferente para el transporte público, los vehículos de movilidad activa y/o personal, para vehículos de alta ocupación o de cero emisiones u otros que mejoren la eficiencia en la utilización de los servicios y espacios públicos, requerirá de la confirmación de su viabilidad por parte de un estudio o informe previo de movilidad con el contenido mínimo siguiente:

a) Características de las vías y entorno seleccionados.

b) Justificación de la necesidad y conveniencia mediante el aporte de los datos, planos, imágenes e indicadores obtenidos del viario del entorno y referido a todos los modos de transporte implicados.

c) Alternativas y escenarios evaluados con la justificación y desarrollo de la óptima.

d) Acreditación de la mejora en el balance global de la actuación con la evolución de las variables implicadas y, con ello, de la eficiencia de la utilización de los recursos y espacios públicos.

5. En cumplimiento de este artículo, tendrán la consideración de vías de uso reservado o de uso preferente todos aquellos carriles que se implanten, señalicen y habiliten mediante acto administrativo en aquellas vías que se identifiquen, quedando sujetos a la normativa vigente desde el momento de su puesta en servicio.

## CAPÍTULO VI. – RÉGIMEN SANCIONADOR

*Artículo 29. – Clasificación de las infracciones.*

Las infracciones a la presente ordenanza se clasifican en leves, graves y muy graves.

Las acciones y omisiones contrarias a lo establecido en esta ordenanza y no previstas específicamente como infracciones en la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y sus reglamentos de desarrollo vigentes en cada momento, se califican como infracciones leves, atendiendo a lo dispuesto en el título XI de la Ley reguladora de las Bases de Régimen Local.

Tendrán la consideración de infracciones graves aquellas conductas que causen daños a bienes o pongan en peligro la integridad de las personas o constituyan la reiteración de una infracción leve cometida en el plazo de un año.

Tendrán la consideración de infracciones muy graves, siempre que no sean constitutivos de ilícitos penales, aquellas acciones y omisiones que provoquen daños en la integridad físicas de las personas o consistan en la reiteración de una infracción grave cometida en el plazo de un año.

No se sancionarán por esta ordenanza aquellas conductas que constituyan infracción tipificada en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y su normativa de desarrollo, que se sancionarán conforme a dicha legislación. La Policía Local actuará en estos casos aplicando directamente el régimen sancionador vigente estatal.

*Artículo 30. – Infracciones leves.*

Tendrán la consideración de infracciones leves, entre otras:

a) Circular llevando pasajeros.

*Artículo 31. – Infracciones graves.*

Serán infracciones graves:

a) Incumplir la obligación de impedir que el vehículo sea conducido por un menor de 15 años.

b) Conducir un Vehículo de Movilidad Personal sin haber alcanzado la edad mínima de 15 años establecida en la presente ordenanza municipal.

c) La manipulación, alteración o inutilización de las características técnicas del vehículos de movilidad personal, especialmente aquellas dirigidas a modificar la velocidad máxima de diseño, la potencia o cualquier elemento de seguridad exigido por la normativa vigente, sin perjuicio de las responsabilidades previstas en la normativa estatal de tráfico y seguridad vial.

d) No utilizar el casco de protección obligatorio y chaleco reflectante de noche o en situaciones de escasa visibilidad los conductores de VMP.

e) No utilizar los profesionales que circulen en VMP el casco de protección obligatorio y chaleco reflectante.

f) No hacer uso en todo momento de casco de protección y chaleco reflectante los ciclistas que desarrollen su actividad profesional en este vehículo (riders).

*Artículo 32. – Infracciones muy graves.*

Serán infracciones muy graves:

a) Circular por las vía y espacios públicos municipales un vehículo de movilidad personal cuyos sistemas o elementos técnicos hayan sido manipulados o modificados para superar la velocidad máxima autorizada o las características técnicas exigidas para su homologación, certificación o utilización.

*Artículo 33. – Sanciones.*

Las infracciones a esta ordenanza no contempladas en la normativa sectorial estatal calificadas como leves, serán sancionadas con apercibimiento o multa de 100 euros, las graves con multa de 200 euros y las muy graves con multa de 500 euros.

Resultarán responsables solidarios de la infracción cometida por menores de edad sus padres, tutores, acogedores o guardadores legales, conforme a lo dispuesto en la normativa estatal de tráfico y seguridad vial vigente.

*Artículo 34. – Procedimiento sancionador.*

El procedimiento a seguir en la materia regulada en la presente ordenanza será el establecido en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, resultando de aplicación en lo no previsto en este, la Ley 39/2015 de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA

Lenguaje no sexista.

En cumplimiento del artículo 14.11 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la Igualdad Efectiva de Mujeres y Hombres, en aquellos casos en los que esta ordenanza utiliza palabras de género masculino para referirse a personas, se entenderán referidas tanto a mujeres como a hombres, de acuerdo con los criterios establecidos por la Real Academia Española.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Quedan derogadas o modificadas por esta ordenanza todas aquellas disposiciones municipales de carácter general que contradigan o se opongan a lo dispuesto en esta.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente ordenanza entrará en vigor al día siguiente de su publicación oficial en el Boletín Oficial de la Provincia de Burgos.

Contra el presente acuerdo, que pone fin a la vía administrativa se podrá interponer Recurso contencioso-administrativo, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León con sede en Burgos en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la publicación del presente anuncio, de conformidad con el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

En Aranda de Duero, a 5 de octubre de 2026.

El alcalde,
Antonio Linaje Niño

* * *

ANEXO I
DEFINICIONES

1. Tipología de vías públicas:

– Vía pública: infraestructura vial de dominio público y de uso común destinada, por disposición de la administración, al libre tránsito de vehículos y personas.

– Calzada: parte de la vía pública dedicada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles. En el concepto de calzada se incluyen las vías urbanas de uso general, ciclo calles o ciclo vías y los ciclo carriles.

– Carril: banda longitudinal en que puede estar subdividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales, siempre que tenga una anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.

– Carril, vía o plataforma reservada: infraestructura para el transporte terrestre reservada al uso exclusivo de determinados vehículos.

– Carril, vía o plataforma de uso preferente: infraestructura para el transporte terrestre reservada al uso preferente (no exclusivo) de determinados vehículos.

– Zona peatonal: parte de la calle, elevada o delimitada de otra forma, reservada al tránsito y estancia prioritarios de los peatones. Se incluyen en esta definición las aceras, plazas, bulevares, paseos, andenes y demás zonas similares.

– Zona con plataforma única de calzada y acera: zona especialmente diseñada y acondicionada para favorecer el tránsito peatonal. En ella el peatón goza de prioridad de paso en cualquier punto de la calzada. En estas zonas se reduce al mínimo la señalización horizontal y vertical.

– Acera: zona longitudinal de la carretera elevada o no, destinada al tránsito peatonal.

2. Tipología de ciclos y VMP:

– Ciclo: vehículo provisto de, al menos, dos ruedas y propulsado exclusiva o principalmente, por la energía de la persona o personas que están sobre el vehículo en particular, mediante pedales. Se incluyen en esta definición los ciclos de pedaleo asistido.

– Bicicleta: ciclo de dos ruedas.

– Bicicletas de pedales con pedaleo asistido: bicicletas equipadas con un motor eléctrico auxiliar, cuya potencia disminuya progresivamente antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o cuando el conductor deje de pedalear.

– Ciclo de carga: ciclo impulsado por el pedaleo de la persona conductora, con el apoyo en ocasiones de un sistema eléctrico de pedaleo asistido, con 2 o más ruedas diseñado para el transporte de los elementos para los que han sido diseñados, en general, personas, mascotas o mercancías.

– Vehículo de movilidad personal (VMP): vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Solo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de un sistema de autoequilibrado.

– Vehículo para personas con movilidad reducida: vehículo cuya tara no sea superior a 350 kg y que, por construcción, no puede alcanzar en llano una velocidad superior 45 km/h, proyectado y construido especialmente (y no meramente adaptado para el uso de personas con alguna disfunción o incapacidad física). En cuanto al resto de sus características técnicas se les equipará a los ciclomotores de tres ruedas.

3. Tipología de las infraestructuras ciclistas:

3.1. Vía ciclista: vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos con la señalización horizontal y vertical correspondiente y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos:

d) Carril-bici: vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.

e) Acera-bici: vía ciclista señalizada sobre la acera.

f) Carril-bici protegido o segregado: carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.

g) Pista-bici: vía para ciclistas, segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.

h) Senda ciclopeatonal: vía para peatones, ciclos y, en su caso, VMP, segregada del tráfico motorizado, que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques, si bien fuera del poblado puede discurrir también paralela a la carretera.

3.2. Vías ciclistas que discurren por la calzada:

h) Ciclo calle o ciclo vía: calle con un único carril, destinada al uso preferente de los ciclos y cuya velocidad máxima permitida al tráfico general es de 30 km/h.

i) Ciclo carril: carril de circulación destinado al uso preferente de los ciclos en una calle que dispone de al menos dos carriles en el mismo sentido, cuya velocidad máxima permitida al tráfico general es de 30 km/h.